[8th March 1966

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அதே இடத்திலா அல்லது வேறு இடத்திலா என்ற தகவல் என்னிடத்தில் இல்லே. வேறு கேள்வி போட்டால் பதில் அளிக்கப்படும்.

அரசாங்க பஸ் விபத்துகள்

* 198 கேள்வி.—திரு. ஆ. தங்கவேலு : கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) 1965 ஜனவரி முதல் டிசம்பர் வரை எத்தனை அரசாங்க பஸ்கள் விபத்துக்குள்ளாயின ?

(இ) விபத்தில் உயிரிழந்தவர்கள் எத்தனை பேர் ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) 3,189.

Accidents—

Insignificant.	Minor.	Major.	Fatal.	Total.
2,515	580	53	41	3,189

(b) 41.

திரு. ஆ. தங்கவேலு : தலைவர் அவர்களே, விபத்தில் உயிர் இழந்தவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்படுகிறதா ? அப்படியானல் உயர்ந்தபட்சம் எவ்வளவு கொடுக்கப்படுகிறது ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இதற்குச் சட்டம் இருக்கிறது. சட்டப்படி நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்படும். க்ளெய்ம்ஸ் காம்பன்சேஷன் டிரிபுனல் இருக்கிறது. சட்டப்படி என்ன உரித்தானதோ அது கொடுக்கப்படும்.

திரு. எம். எஸ். மணி : இந்த விபத்துக்களினல் அரசாங்கத்திற்கு ஏற்பட்ட நஷ்டம் என்ன ? நஷ்டத்தை ஈடுசெய்வதற்கு இன்ஷூரன்ஸ் செய்யப்படுகிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : நமக்கு நஷ்டம் நாம் கொடுக்கும் காம்பன்சேஷன்தான். சர்க்கார் அதற்குத்தான் பண்டு வைத்திருக்கிருர்கள். ஓரளவிற்குத் தொகையைப்போட்டு அந்த பண்டு நிறுவப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பண்டிலிருந்து காம்பன்சேஷன் கொடுக்கப்படுகிறதே தவிர தனியாக இன்ஷூர் செய்வதில்லே.

திரு. செ. மாதவன் : இந்த விபத்துக்கள் சென்ற ஆண்டைவிட இந்த ஆண்டு அதிகமாக இருக்கிறதா ? அப்படியானல் அதற்கான காரணம் என்ன ? ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களில் ஒழுங்காக விதிகள் பின்பற்றப்படுவதில்லே என்று பெரிய உயர்நீதி மன்ற நீதிபதி முதல் கனம் சபாநாயகர் ஈறுக சொல்லியிருக்கிருர்கள். அதைக் கவனத்தில் கொண்டு விபத்துக்களேத் தடுப்பதற்கு அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது ?

8th March 1966]

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : விபத்துக்களைப்பற்றிக் கணக்கெடுக்கும்போது ஒரு பத்து லட்சம் மைலுக்கு அதாவது ஒரு மில்லியன் மைல்களுக்கு எவ்வளவு ஆக்சிடன்டுகள் நடந்திருக்கின்றன என்றுதான் கணக்குப் பார்ப்பது. அதிகமாக பஸ் ஓடுகின்ற இடத்தில் அதிகமாக பஸ் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. குறைவாக ஓடுகின்ற இடத்தில் குறைவாக இருக்கும். ஆகையால் எண்ணிக்கையைப் பார்த்து அதிகம், குறைவு என்று சொல்லிவிட முடியாது. இவ்வாறு பார்க்கும்போது நம்முடைய ராஜ்யத்தில் ஒரு மில்லியன் எஃபெக்டிவ் மைல்களுக்கு விபத்துக்கள் 1963-லே .8; 1964-லே .75; 1965-லே .82 என்று இருக்கிறது இதையே மற்ற ராஜ்யங்களுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்த்ததில் பம்பாய் ராஜ்யத்தில் 1963-ல் 1·34; 1964-ல் .89, 1965-ல் .78 என்று இருக்கிறது. இது அளவிற்கு மீறியது என்று சொல்வதற்கில்லை. இருந்தாலும் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் தலைவர்கள் சொல்லியிருப்பதைக் கவனத்தில் கொண்டு எவ்வளவு விபத்துக்களைத் தடுக்க முடியுமோ, அதற்கான முயற்சிகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

திரு. ம. கமலநாதன் : இவ்வளவு அதிகமாக ஆக்சிடென்ட் ஏற்படுவதால் ஏன் இன்ஷுரன்ஸ் செய்யக்கூடாது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இதற்கு அவசியம் இல்லை. சர்க்காரே ஒரு பண்டு வைத்திருக்கிறது. இதிலிருந்து நஷ்ட ஈடு கொடுக்கலாம். இந்த பண்டு நம்மிடத்திலேயே இருக்கிறது.

திரு. து. ப. அழகமுத்து : மோட்டார் வாகனங்களுக்கு தேர்ட் பார்ட்டி இன்ஷுரன்ஸ், காம்ப்ரஹென்சிவ் இன்ஷுரன்ஸ் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. ஆனால், நம்முடைய அரசாங்க பஸ்களுக்கு இன்ஷுரன்ஸ் செய்யப்படுவதில்லை. இதற்குத் தனியாக பண்டு வைத்திருக்கிறோம் என்று அமைச்சர் கூறுகிறார்கள். அப்படியானால் சர்க்கார் பஸ்களுக்கு சட்டத்தில் விதிவிலக்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : சட்டப்படித்தான் செய்யப்படுகிறது. ஆக்சிடன்ட் ஏற்படாவிட்டால் சர்க்கார் தங்களுடைய பணத்தை கம்பெனிக்குக் கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. இன்ஷுரன்ஸ் செய்யாமல் சர்க்காரே வைத்துக்கொண்டால், ஆக்சிடன்ட் ஏற்படாவிட்டால் அந்தப் பணம் சர்க்காருக்கு மிச்சம் ஆகும். அதற்காகத்தான் நம்முடைய பண்டு வைத்திருக்கிறோம்.

திரு. எஸ். முருகையன் : எந்தெந்த ரூட்டுகளில் அதிகமாக விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன ? அவைகளைத் தடுப்பதற்கு என்னென்ன நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டன என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

[8th March 1966

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது என்பதைப்பற்றி சட்டசபையிலே சென்ற ஆண்டு ஒரு அறிக்கை வைத்தேன். அதை முக்கியமாக வைத்துத் தான் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி : இந்த விபத்தானது சென்னை நகரில் அதிகமாக இருக்கிறதா அல்லது மொபசலில் அதிகமாக இருக்கிறதா ? பம்பாயை விட நம் ராஜ்யத்தில் பஸ் போக்குவரத்து குறைவு. அங்கே விபத்துக்கள் அதிகமாக இருக்கலாம். ஆனால் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் பஸ் போக்குவரத்து குறைவாக இருந்தும், விபத்துக்கள் அதிகமாக இருப்பது வியப்பிற்குரியதாக இருக்கிறதல்லவா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : பம்பாயிலும், சென்னையிலும் ஒரு மில்லியன் எஃபெக்டிவ் மைல்களுக்கு எத்தனை ஆக்சிடன்ட்கள் என்று கணக்குப் பார்க்கவேண்டும். எவ்வளவு பஸ்கள் என்று கணக்குப் பார்ப்பதில்லை. ஒரு மில்லியன் எஃபெக்டிவ் மைலுக்கு மெட்ராசிலே எவ்வளவு இருக்கிறது, பம்பாயில் எவ்வளவு இருக்கிறது என்று கணக்குக் கொடுத்தேன். விபத்துக்கள் சென்னையில் அதிகமா மொபசலில் அதிகமா என்று சொல்ல வேண்டுமானால் தனியாகக் கேள்வி போடவேண்டும்.

திரு. வை. சங்கரன் : இப்பொழுது கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற புள்ளிவிவரத்தின் பிரகாரம் பிரைவேட் பஸ்களுடன் கம்பேர் செய்தால் ஒரு மில்லியன் எஃபெக்டிவ் மைலுக்கு பிரைவேட் செக்டாரிலே ஆக்சிடென்ட் குறைவாக இருக்கிறதா அதிகமாக இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : தனியாகக் கேள்வி வேண்டும். இது சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமான கேள்வி.

திரு. சா. கணேசன் : அரசாங்க பஸ் டிரைவர்கள் ஆட்களை ஏற்றுவதற்கோ அல்லது இறக்குவதற்கோ பல இடங்களில் பஸ் ஸ்டாப்பு ஓரத்தில் நிறுத்தாமல் நடு ரோட்டிலே நிறுத்துகின்ற நிலையைத் தினப்படி பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அதைக் கவனித்து ஒழுங்குபடுத்துவதற்கு என்ன உறுதியான நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்படுகிறது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இதற்காக ஸ்பெஷல் ஸ்குவாட்—டிராபிக் சூபர்வைசரி ஸ்டாஃப் போட்டு அவர்கள் நகரம் பூராவும் சுற்றிவருகிறார்கள். எந்தெந்த இடங்களில் தவறு ஏற்படுகிறதோ அது கவனிக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. எம். எஸ். மணி : அமைச்சர் அவர்கள் இன்ஷூரன்ஸ் பற்றிச் சொன்னார்கள். குறிப்பாக, ஒரு பஸ்ஸுக்கு இன்ஷூரன்ஸ் தொகை போல் தங்கள் பண்டிலேயே பணம் ஒதுக்கியிருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். ஒரு ரூட்டிலே ஒரு ஆக்சிடன்ட்

8th March 1966]

நடக்கிறது. அதன் காரணமாக கிளெய்ம் போட்டு 20,000 ரூபாய் தரவேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் நாம் ஒதுக்குவது ஆயிரம் ரூபாயாகத்தான் இருக்கும். இன்ஷுரன்ஸ் கட்டியிருந் தால் அந்த நஷ்டம் நமக்கு வராது அல்லவா ? ஆகவே, அந்த முறையைப் பின்பற்றுவதற்கு அரசாங்கம் யோசிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் அங்கத்தினர் சொல்லுவது சரியல்ல. மொத்தமாக நாம் எல்லா பஸ்களுக்கும் பணத்தை ஒதுக்குகிறோம். அந்தக் கணக்கைப் பார்க்கும்போது நாம் பின்பற்றும் முறைதான் லாபகரமானது என்று தெரியும்.

Traffic classes

* 199 *Q.*—SRI V. SANKARAN : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(*a*) whether there is any proposal to run "Traffic Classes" for educating traffic offenders; and

(*b*) if so, the details thereof ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (*a*) Yes, Sir.

(*b*) The matter is under detailed examination.

திரு. வை. சங்கரன் : இவர்களுக்கு டிராபிக் அஃபென்ஸ் செய்த தின் பின்னால் தண்டனை பெற்ற பிறகு இந்த வகுப்புக்களுக்குப் போகவேண்டும் என்று சொல்லப்படுகிறதா அல்லது அந்தத் தண்டனைக்குப் பதிலாகத் தான் வகுப்புகளுக்குச் செல்லவேண்டும் என்று சொல்லப்படுகிறதா ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இந்த வகுப்புக்களுக்கு செல்லவேண்டும் என்பதே ஒரு தண்டனை தான். அமெரிக்கா போன்ற மேல் நாடுகளில் டிராஃபிக் அஃபென்ஸ் செய்தால் கோர்ட்டில் தண்டனை கொடுக்கும்போது, நான்கு வாரம், ஆறு வாரம் இந்த மாதிரியான வகுப்புக்களுக்குக் கட்டாயமாகப் போக வேண்டும் என்று தண்டனை விதிக்கிறார்கள். இதல்லாமல் தனி யாக தண்டனையும் கொடுக்கப்படுகிறது.

திரு. சா. கணேசன் : இந்த மோட்டார் வாகனங்களைப் பார்க் கும்போது, நகரங்களிலும், நாட்டுப்புறங்களிலும் ஓட்டும் முறை யில் ஏராளமான தவறுகள் நடப்பது வாடிக்கையாக இருந்து வருகிறது. பெரும்பாலும் சென்னை நகரத்தில் டாக்சிக்கார்கள் பஸ்கள், இரண்டும் ஓவர்டேக் செய்யும்போது, ரைட் ஸைடில் போவதற்குப் பதிலாக லெப்ட் ஸைடில் டிரைவர்கள் போய்க் கொண்டிருக்கிறார்கள். இது சென்னை நகரத்தில் சர்வ சாதாரண மாக இருக்கிறது. இதன் காரணமாக பலவிதமான அபாயங்கள், ஆபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. இதை நிதர்சனமாகவும், குறிப் பிட்ட நிகழ்ச்சிகளையும் குற்றங்களையும் குறைகளையும் ஏராளமாகப் புலப்படுத்த முடியும். இவற்றைச் சரி செய்வதற்கு நடை